

CAPÍTULO II

EL CAUDILLISMO "NACIONALISTA"

1

ATRASO Y CAUDILLISMO

La crisis y el caos en la economía, la desarticulación total de la República por falta de caminos, la carencia de industrialización y de un comercio activo, capaces de unir físicamente sus diferentes zonas, se expresa, en el plano de la política, a través de la lucha de los caudillos por el poder.

Hay que escudriñar muy atentamente para poder descubrir las corrientes sociales que señalan el sendero que permita vencer la miseria y el aislamiento. Nuestros historiadores oficiales, contrariamente, se ocupan sólo de la fulgurante aparatosidad de los golpes de Estado.

Los caudillos han elevado a categoría de programa la deificación del aislamiento nacional, del enclaustramiento en el atraso y la regresión. Si los caudillos luchan obstinadamente entre sí en las cumbres del poder, en lo más profundo de la economía se opera una silenciosa transformación.

El capitalismo, utilizando el estrecho resquicio de nuestro incipiente comercio internacional, pugna por ganar un campo virgen. Las medidas proteccionistas de los gobiernos hablan por sí solas. Aparentemente carecen de sentido en un país con casi ninguna producción fabril y un insignificante intercambio internacional. En 1846 el total de importaciones y exportaciones alcanza únicamente a cerca de nueve millones de pesos fuertes, frente al comercio interno que representa cuarenta y cinco y medio millones de pesos fuertes... Para tener idea de la forma lenta, pero persistente, en que va en aumento el comercio internacional, vale la pena indicar que en 1876 las importaciones alcanzaron el total de siete millones de pesos.

El crecimiento del comercio exterior se opera principalmente debido al aumento parsimonioso del monto de las exportaciones, las importaciones continúan caracterizándose por su insignificancia. José Domingo Cortés nos da el siguiente panorama en un folleto escrito en 1872. ¹.

"El comercio exterior de Bolivia, se reduce casi exclusivamente a la importación de artículos ultramarinos por las únicas vías de Arica y Cobija.

La exportación que hace Bolivia es demasiado pequeña y consiste en dinero o plata sellada, cascarilla, cobre, estaño, harinas, cueros, lanas, jabones, zarzaparrilla y otros pequeños artículos de la industria fabril, como frazadas, calzados, lozas de barro. Estas pequeñas exportaciones no hacen competencia a los ingentes valores de la importación produciéndose un desequilibrio, la debilitación de los recursos del país".

El mismo Cortés proporciona datos sobre las exportaciones de los años 1864 y 1867:

Exportaciones en 1864

Valor en Artículo	Cantidad		Valor en fuertes \$ fuertes
Barrilla de cobre	7.000	qq. españolas	140.000
Ejes de cobre	38.140	-"	305.000
Mineral de cobre	398.010	-"	911.998
Estaño	2.091		46.913
Bórax	100	-"	800
Guano	6.188	toneladas	74.258
Cueros	150	piezas	750
Cueros de chinchilla	492	-"	3.444

1.- José Domingo Cortés, "La República de Bolivia", Santiago de Chile, 1872.

Plata sellada	1.057.543
TOTAL	2.539.530

Exportaciones en 1867

Artículo	Cantidad	Valor en \$ fuertes
Plata en barra	104.426 marcos	1.304.086
Oro	6.789 onzas	149.538
Plata chafalonía	3.676 marcos	35.140
Barrillas de cobre	98.753 qq. españoles	1.451.494
Estaño	964 -"-	13.504
Cobalto	387 -"-	1.121.255
Cascarrilla	18.635 -"-	1.121.255
Lana de alpaca	1.362 -"-	85.720
Lana de oveja	4.136 -"-	124.080
Cueros de chinchilla	4.800 docenas	33.504
TOTAL		4.322.191

2 EL COMERCIO INTERNACIONAL Y LA POLÍTICA

Las propias rutas del comercio se abren y modifican de acuerdo a la presión de las fuerzas capitalistas que ya actúan vigorosamente en los países limítrofes, buscando los frentes de menor resistencia para su inevitable expansión, sin interesarse en absoluto por la vehemencia y pasión de los polemistas empeñados en demostrar que el comercio por la cuenca del Plata es más conveniente y patriótico que el que pueda realizarse por el Pacífico o Amazonas. Si los panfletistas no alcanzan a comprender por qué dirección penetran las fuerzas capitalistas, peor para ellos.

El año 1849 marca una fecha de importancia en la historia del comercio boliviano, pues se opera el desplazamiento del Atlántico, a través de la república Argentina, hacia el Pacífico ². La vida de Bolivia y de su comercio se supeditan a Chile y el Perú. Es entonces que la Argentina canceló la navegación de los ríos del Plata al comercio internacional, la medida fue recibida en Bolivia con una total indiferencia, explicable si se toma en cuenta la insignificancia del comercio exterior. Va a ser necesario que se llegue a las postrimerías del siglo XIX para que se manifieste vivamente la inquietud por el enclaustramiento del país y se busque, por todos los medios, rutas para impulsar el tráfico internacional. Creemos que, junto a las causas señaladas por Santiago Vaca Guzmán como determinantes de la medida argentina, debe citarse el importante hecho del poco peso económico del intercambio comercial boliviano-argentino de esa época. "influyeron -dice Vaca Guzmán- a su turno poderosamente para ese cambio (desplazamiento del comercio por el Río de la Plata hacia Cobija), las inseguridades del tránsito por las provincias del interior, víctimas de los caudillos, la desacertada política de Rosas", que bajo el pretexto de reivindicar en favor de la República Argentina y el derecho de reglamentar la navegación del Río de La Plata, cerró (en 1849) el tráfico por los ríos al comercio extranjero; y finalmente, la notoria hostilidad del Dictador contra la nación boliviana, porque prestaba generoso asilo a los proscritos del despotismo. ³.

En verdad, el cierre del Paraná y del río Uruguay fue consecuencia de la política general de Rosas frente al comercio con los países de ultramar y las provincias litorales de Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe y Estado Oriental, "que en el tratado de Paysandú, celebrado el día 14 de octubre de 1842, habían resuelto un plan común para llevarle la guerra y destituirlo del poder". Después del bloqueo por la flota anglo-francesa de los puertos argentinos, Rosas firmó un tratado con el representante de Gran Bretaña, Southern, el 24 de noviembre de 1849, en el que se estipulaba que las naciones aliadas estaban obligadas a evacuar la isla de Martín García, a devolver los barcos argentinos apresados, al reconocimiento de "ser la navegación del río Paraná una navegación interna de la Confederación Argentina, sujeta solamente a sus leyes y reglamentos, lo mismo que la del río Uruguay y en común con el Estado Oriental", etc. Según Jacinto

2.- Santiago Vaca Guzmán, "El Pilcomayoll, Buenos Aires 1880.

3.- Santiago Vaca Guzmán, "El Pilcomayoll, Buenos Aires 1880.

Ocidone ⁴, Rosas, libre ya del bloqueo extranjero y una vez que fue reconocido en su derecho de controlar los ríos, "extremó los recursos de la guerra, cerrando definitivamente el Paraná y el Uruguay no sólo a los barcos procedentes de puertos orientales, según establecía el decreto del año 1841, sino de cualquier otra parte, con la que se conseguía que todos los productos de o para el exterior se descargaran o se cargaran en el puerto de Buenos Aires".

La medida afectaba no únicamente a las provincias del vecino país, sino que alcanzaba igualmente al Uruguay, al Paraguay, al Brasil y a Bolivia, países para los cuales esos ríos eran de importancia como vías de comunicación. La medida de Rosas los dejó enteramente bloqueados. No es casual que Ocidone omita a Bolivia en su numeración y el hecho constituye una prueba más de la poca importancia del comercio boliviano de entonces. En síntesis, según el autor que comentamos, la medida del gobierno de Rosas era una de las tantas que imponía a las sojuzgadas provincias, cuyas industrias se vieron obligadas a vegetar por veinte años, como consecuencia de la política aduanera y fiscal que obstaculizaba su comercio exterior.

Es también cierto que a Rosas no le faltaban razones para mirar con poca simpatía al gobierno boliviano que daba paternal asilo a los proscritos argentinos como expresa José María Ramos Mejía ⁵. Cuando Juan Ramón Muñoz Cabrera viajó a Buenos Aires para poder concertar un convenio comercial, Rosas se negó a recibirlo.

A través del tiempo, el comercio internacional de la región que ahora se llama Bolivia sufre constantes desplazamientos del Atlántico al Pacífico. En la época colonial a partir de 1776, año en que el Alto Perú paso a formar parte del Virreinato de Buenos Aires, la actividad comercial se vuelca hacia el Plata, sobre todo gracias a la reglamentación de comercio libre de Buenos Aires, expedida por el Virrey Zeballos.

"El río de La Plata es el punto más interesante de estas Américas. Su situación lo recomienda tanto como sus relaciones mercantiles; y su pérdida debe ser tan funesta a la nación como al mismo gobierno. El es la primera puerta del reino del Perú y Buenos Aires, el centro que reúne y comunica las diversas relaciones de estas vastas provincias... cerca de dieciocho millones de efectos que consume el Perú, pasan en la mayor parte este preciosos canal... Buenos Aires es el único pueblo que en esta América puede llamarse comerciante" ⁶(18). En el período republicano, a fines de la primera mitad del siglo XIX, se constata el desplazamiento hacia el Pacífico, principalmente mediante el puerto de Cobija, debido a las dificultades de transporte por el norte argentino, a los obstáculos creados por ese país y a la elevación de los fletes. En nuestros días el comercio con la Argentina constituye un capítulo importante en la vida económica del país. Estas constantes fluctuaciones le fueron impuestas a Bolivia desde el exterior.

4.- Jacinto Oddone, "El factor económico en nuestras luchas civiles", Buenos Aires, 1937.

5.- Arturo Pinto Escalier, "Semblanza de D. Domingo de Oro". "Todos los proscritos argentinos fueron 'paternalmente asilados por el general Ballivián', diremos con palabras del doctor José María Ramos Mejía".

6.- Manuel Moreno, op. cit.